

С точки зрения адаптационных механизмов ОТП к окружению (внутреннее пространство микрорайона) рекомендованы их следующие объемно-пространственные модели:

- *линейно-структурированный* тип (вдоль основных коммуникаций или планировочных направлений);

- *компактный* – на основе “магнита” – композиционного центра микрорайона (им может являться ОТЦ или станция метрополитена, или иной фокус притяжения);

- *разветвленный*, когда входы-выходы из микрорайона имеют несколько веток – главных путей и стихийно обрастают объектами;

- *модульный* – за счет упорядочения сложившейся структуры объектов обслуживания с превращением ее в нейтральную сеть с базовыми элементами и минимизацией связей между компонентами.

Данная методика построена на изучении потенциала имманентного развития среды и исходит из знания (мониторинга) ситуации с последующим встраиванием в нее для обеспечения устойчивости и динамического развития.

1. Дьомін Н.М. Міста України на шляху до сталого розвитку // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.36. – К.: Техніка, 2002. – С.3-8.

2. Губина М. В. Функционально-планировочная организация жилой застройки в зонах влияния станций метрополитена // Проблемы больших городов: Сб. Вып.24. – М., 1990. – С.5-18.

3. Губина М. В. Основы градостроительного менеджмента и мониторинга. – К.: Вира-Р, 2002. – С.166-175.

4. Порошин Р., Чернов А. Благоустройство города. Размышления практиков // Ландшафтная архитектура, дизайн. – 2004. – №10. – С.37-38.

Получено 21.10.2005

УДК 628.83

Н.Э.ШТОМПЕЛЬ

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ИДЕОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СОЗДАНИЯ КОМФОРТНОЙ СРЕДЫ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ

Рассматривается идея необходимости создания комфортной среды, современные проблемы мегаполисов, проблемы социальной защищенности населения крупных городов.

Идея необходимости создания комфортной среды, благоприятной для развития человека, не нова в науке. Итальянский философ-утопист Т.Кампанелла (1568-1639 гг.) в своей книге "Город солнца" проиллюстрировал понятие комфортной среды примером обустройства предметно-пространственного окружения: "По велению Мудрости, во всем

городе стены, внутренние и внешние, нижние и верхние, расписаны превосходнейшей живописью, в удивительно стройной последовательности отображающей все науки". Что же надо понимать под благоприятными для человека условиями? Что включает понятие "комфорт"? Обратимся к дефинициям. Энциклопедический культурологический словарь дает следующее определение: "Комфорт (*англ.* comfort – удобство) – термин, используемый в "культуре быта" для обозначения бытовых удобств, благоустроенности и уюта жилищ, общественных учреждений, средств сообщений и прочих материальных благ" [1, с.210]. "Словарь русского языка" под комфортными условиями понимает такие условия, "которые благоприятно отражаются на самочувствии, доставляют приятные ощущения" [2, т.2, с.86]. Несколько шире дается понятие комфорта в "Толковом словаре живого великорусского языка" В.Даля: комфорт м. *англ.* удобство, уютство, холя, приволье, домашний покой, избыток [3, т.2, с.149], приволье *ф.* раздолье, обилие и холя, избыток во всем и свобода [3, т.3, с.404], свобода *ж.* своя воля, простор, возможность действовать по-своему, отсутствие стеснения, неволи, рабства, подчинения чужой воле [3, т.4, с.340], покой м. Покой духа, души может быть двоякий: покой ума, где мышлению дан раздых, оно не напрягается, а носится на воле, и покой сердца, воли, совести, затишье нравственное, невозмущенный страстями быт [3, т.3, с.242]. Таким образом, понятие комфорта для В.Даля связано не только с "удобством, уютством", т.е. с внешней благоустроенностью "жилищ, общественных учреждений", но и с внутренним состоянием человека, прежде всего, с понятием свободы.

Среди большого числа проблем, встающих сегодня перед человечеством, судьба мегаполисов, их роль в жизни современного общества и стратегия определения направлений их жизнедеятельности является одной из самых острых. Городское население агломераций и мегаполисов, проживает в неблагоприятных экологических условиях, подвергаясь мощному прессингу от автомобильного транспорта и различного рода воздействиям включая радиационное, электромагнитное, шумовое, микробиологическое и т.д. Другими важнейшими проблемами обеспечения комфортности проживания являются, перманентный дефицит времени, транспортная усталость, недостаточное малокалорийное питание и др. Таким образом, на проживание и жизнедеятельность горожан влияют неблагоприятные эколого-гигиенические условия природной среды [4].

Существуют ли количественные показатели, по которым можно было бы определить уровень комфортности среды проживания в мегаполисах? По данным компании Mercer Human Resource Consulting,

занимающейся исследованием качества жизни в различных городах мира в течение последних 10 лет, Москва в рейтинге из 215 городов занимает 162-е место (в прошлом году – 159-е), Санкт-Петербург – 157-е (156), Новосибирск – 186-е (183), а Казань – 188-е (186). В специальном рейтинге качества медицинского обслуживания и санитарных условий российские города заняли места между 183-м и 190-м. Самым удобным для жизни городом, по версии Mercer, оказался Цюрих, а самым неблагоприятным – Багдад; в "рейтинге здоровья" лидирует Калгари, а на последнем месте – Баку. Города оцениваются по отношению к уровню жизни в Нью-Йорке, который принимается за 100 баллов. В "рейтинге здоровья" учитываются качество и доступность медицинских услуг, уровень вредных выбросов в атмосферу, система вывоза мусора, а также качество водоснабжения. В рейтинге качества жизни эксперты Mercer оценивают, в частности, политическую, экономическую, социокультурную среду, качество образовательных, рекреационных услуг и климатические условия. По оценкам уровня безопасности в крупнейших городах мира, Вашингтон занимает 107-е место, уступая Нью-Йорку, Чикаго, Сиэтлу (64-е место), Голулу, Хьюстону и Сан-Франциско (40-е место). Безопаснее всего жить в Люксембурге (Люксембург), Берне, Женеве (Швейцария), Хельсинки (Финляндия) и Сингапуре. Среди постсоветских государств наиболее высокую позицию занимает Вильнюс (Литва) – 79-е место в мире. Москва (Россия) заняла 184-е место. Mercer Human Resource Consulting также установило города мира, жителям которого гарантировано наиболее высокое качество жизни. Информация о городах бывшего СССР не приводится. Последние места в рейтингах заняли африканские города. Наиболее опасна жизнь в городе Банги (Центрально-Африканская Республика), а наихудшее качество жизни в Браззавиле (Конго) [5].

Однако, несмотря на все опасности, подстерегающие жителей больших городов, как справедливо отмечает мэр Москвы Ю.М.Лужков: «Стремление поселиться в большом городе и сейчас, и десять, и пятнадцать лет назад было таким сильным, что преодолевалось всеми законными и незаконными способами даже самое категоричное стремление городских властей ограничить рост города, а количество городов, в которых проживает более миллиона человек, неуклонно растет» [6]. Вопросы личной и общественной безопасности населения мегаполисов рассматривались во время третьей международной конференции мэров крупнейших городов мира, во время которой были подписаны декларации "Мэры против терроризма" и "О целях и задачах городов в XXI веке" [7, 8].

Авторы декларации намерены "избавить граждан от угрозы международного терроризма, вооруженных конфликтов и войн", "бороться с нищетой и социальным неравенством, проявлением межнациональной, расовой и религиозной нетерпимости", "обеспечивать эффективную охрану окружающей среды". Мэры признали, что несут "ответственность за укрепление мира и безопасности, соблюдение прав человека, обеспечение свободы, равноправия и благосостояния граждан".

Кроме этих факторов, безусловно, являющихся определяющими в критериях способности городской среды быть благоприятной для жизни горожан, необходимо также уделять внимание вопросам микрогородского, внутреннего значения, имеющим ярко выраженную гуманистическую направленность. Современные города должны создавать атмосферу, способствующую толерантности, всестороннему развитию человека, его духовному и культурному росту. Душевные качества, способность человека видеть и воспринимать мир во многом определяются особенностями городской среды, направления развития которой должны определяться новой градостроительной стратегией, создаваемый на базе всего многообразного спектра жизнедеятельности города, начиная от исторических корней до современной социально-экологической, экономической, инвестиционной, правовой и прочих ситуаций. При этом одно из главных, предъявляемых к стратегии требований – научное прогнозирование таких процессов и вполне конкретные предложения для возможности их решения.

Сегодня московские градостроители кардинально меняют свой подход к формированию облика Москвы. «Если нам удастся осуществить все задуманное, то в ближайшие годы наш город по качеству жизни не будет уступать другим европейским столицам», – говорит глава строительного комплекса Москвы В.Ресин [9].

Столичные власти заявляют об отказе от прежней "имперской" идеологии развития Москвы. На ее место должна прийти принципиально новая философия градостроительства – философия качества жизни, принятая во всем цивилизованном мире. И именно этой железной логике отныне будет подчинено все строительство в городе. Складывается она из двух равновесных приоритетов: сохранение неповторимого облика города и превращение его в максимально комфортную среду обитания. При этом зачеркивать какую-либо из исторических эпох в архитектурном облике мегаполиса было бы непоправимой ошибкой. Нельзя позволить себе лишь дополнять и возвращать утраченное. Для этого необходимо привлекать к работе искусствоведов, историков и архитекторов. При этом выделяется три общих принципа воссоздания и сохранения исторической части города: гармоническая

уравновешенность, художественная завершенность и историческая достоверность.

Необходимо отметить важность подобного опыта не только для московских специалистов, но и для руководителей других городов, которые могут его использовать в своей деятельности. Тому, чему раньше в силу исторических условий градостроители не уделяли внимания, сегодня придается первостепенное значение: это подземные паркинги, развитая современная инфраструктура, а главное – удобные транспортные коммуникации и качественные дороги. По идее в будущем каждый район города должен быть абсолютно самодостаточным, чтобы его житель мог удовлетворить все свои потребности, не преодолевая огромные расстояния в поисках какой-либо услуги.

В центре города должны возводиться дома, построенные только по индивидуальным проектам. Каждое здание должно быть скрупулезно вписано в тот район, где будет стоять. Само место – исторический центр – обязывает строить здания принципиально нового типа и с подземными парковками. В центре Москвы, где подземное пространство перегружено и почвы имеют очень неоднородную структуру, это не так просто, требуются серьезные инженерные проработки и применение особых технологий. Но на эти затраты необходимо идти, иначе решить проблему качества жизни в перегруженной автотранспортом центральной части города не удастся.

Ведь главная цель – это строительство жилья, которое бы покупалось. Решение этой проблемы, как и во всем мире, – в радикальном изменении технологий. Комфортные теплые дома за рубежом возводят из легких энергосберегающих конструкций. На смену сборному железобетону приходит монолитное домостроение, уменьшается вес зданий, упрощаются требования к фундаментам, появляется полная свобода планировки. Наружные стены перестают быть несущими, что позволяет решить несколько проблем: сделать их теплыми за счет теплозащитных пенообразующих материалов и нарядными благодаря внешнему декоративному слою. Все это ведет к снижению себестоимости. Кроме того, себестоимость – понятие не однозначное. Есть строительная – это одно, а есть инвестиционная – это совсем другое. Она включает в себя затраты на освоение площадки, банковские кредиты, долю (30-40% жилья), которую инвестор отдает городу – теперь в денежном эквиваленте, затраты на создание инфраструктуры и многое другое.

Среди других вопросов, безусловно, заслуживающих внимания, – транспортная проблема. Если у человека существует конституционное право ездить по городу на личной автомашине, то необходимо обеспе-

чить ему такую возможность. Для этого необходимы дороги-дублеры, транспортные развязки, легкое метро, новые станции "подземки", перспективы использования Малой железной дороги. Сюда же следует отнести такие "внутренние резервы", как грамотная парковка и соблюдение водительской дисциплины.

Кроме того, необходимо заботиться о градостроительных законах и правилах сохранения ландшафтно-визуального восприятия центров исторических городов, которые являются носителями и хранителями национальной культуры.

И Москва, и Харьков в этом смысле находятся практически в одинаковом положении. И здесь необходимо выбирать: или мы живем в музеефицированном городе, или он развивается и тогда нужно чем-то жертвовать. Несколько лет назад были определены восемь охраняемых видовых точек Москвы. Вот на их горизонте ничего не должно вырасти. Что же касается всего огромного мегаполиса, то здесь просто нет другого выхода – за пределами Садового кольца город все равно будет расти вверх. Ведь люди должны где-то жить, их необходимо обеспечить инфраструктурой, а свободных площадей не хватает. На первом этапе московскими специалистами предполагается построить порядка 20 зданий, обозначающих районы столицы. Как сейчас мы еще издали определяем Воробьевы горы, Котельническую набережную или Кудринскую площадь по сталинским высоткам, так и новые высотки будут служить для обозначения городских территорий. Эта задача требует хороших архитектурных решений, так как в данном случае нельзя использовать безликие стеклянно-бетонные вертикали. Здания должны быть узнаваемыми, создавать определенный образ, связанный с историей и характером данной местности. А художественная подсветка их в темное время суток будет создавать неповторимое зрелище. Это уже действительно мегаполис XXI в., ведь высотное строительство дает мощный импульс развитию новейших технологий, материалов, инженерных решений.

1.Хоруженко К.М. Культурология. Энциклопедический словарь. – Ростов-на-Дону: Феникс, 1997. – 640 с.

2.Словарь русского языка: В 4-х т. / АН СССР, Институт русского языка; Под ред. А.П.Евгеньевой. – 3-е изд., стереотип. – М.: Русский язык, 1985-1988.

3.Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка: В 4 т. – М., 1978-1980.

4.Сидорчук В.Л. Экологический аудит в системе инструментов регулирования качества окружающей среды Москвы в условиях обеспечения экологической безопасности и устойчивого развития мегаполиса. Российская экономическая академия им. Г.В.Плеханова // http://www.infokniga.ru/ellibr/municipal/konf/konf_37.html.

5.Mercer Human Resource Consulting // <http://www.mercer.net>.

6.Лужков Ю.М. Комфортный город. Навстречу сессии МАГ в Челябинске по проблемам формирования комфортной среды в мегаполисах // Вестник МАГ. – 2004. – №2.

– С.2-9.

7.Декларация "Мэры против терроризма" //http://www.info.mos.ru/cgi-bin/pbl_web?vid=1&osn_id=0&subr_unom=3006&datedoc=0.

8.Декларация "О целях и задачах городов в XXI веке" //http://www.info.mos.ru/cgi-bin/pbl_web?vid=1&osn_id=0&subr_unom=3006&datedoc=0.

9.Знак качества жизни. Интервью с первым заместителем мэра в правительстве Москвы, главой столичного строительного комплекса В.Резиным // Итоги, http://www.appartment.ru/rubnew/article_info.asp?id=82.

Получено 22.09.2005

УДК 711.585

О.С.ШУШЛЯКОВА

Харьковская национальная академия городского хозяйства

РЕНОВАЦИЯ АРХИТЕКТУРНО-ЛАНДШАФТНОЙ СРЕДЫ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА

Рассматриваются особенности формирования архитектурно-ландшафтной среды города на современном этапе, определены тенденции ее развития и даны рекомендации по совершенствованию и восстановлению городской среды средствами ландшафтной архитектуры.

Функционирование современного города сопровождается множеством процессов, оказывающих негативное воздействие на людей. Для городской среды в настоящее время характерна все повышающаяся плотность застройки, возрастающий уровень автомобилизации, ухудшение экологического состояния окружающей среды. Урбанизированные территории обладают рядом специфических факторов, оказывающих отрицательное воздействие на физическое и психологическое состояние человека – это неблагоприятная экологическая обстановка, повышение плотности населения, сокращение жизненного пространства человека, постоянные стрессовые ситуации, негативное воздействие техногенной обстановки и множество других. Все это вызывает целый комплекс негативных последствий, в числе которых возрастание количества заболеваний среди жителей городов и рост преступности.

Возникает необходимость в гармонизации городского пространства, повышении его эстетических и экологических качеств. Необходимую комфортность в городской среде можно обеспечить, в первую очередь, средствами ландшафтной архитектуры.

Но внедрение рыночных отношений в сферу землепользования изменяет условия территориальной планировки в городах. Экономически более сильные функции вытесняют с наиболее выгодных территорий объекты с меньшим экономическим потенциалом, наблюдается сокращение территории или уничтожение ранее существующих ландшафтных объектов (скверов, бульваров, парков), возникает опасность